



LA NAVIGATION DE PLAISANCE : UNE ACTIVITE TOURISTIQUE “ AMPHIBIE ” ENTRE ESPACES DE PRATIQUES ET TERRITOIRES DE GESTION

Ewan Sonnic

► To cite this version:

Ewan Sonnic. LA NAVIGATION DE PLAISANCE : UNE ACTIVITE TOURISTIQUE “ AMPHIBIE ” ENTRE ESPACES DE PRATIQUES ET TERRITOIRES DE GESTION. LE LITTORAL : SUBIR, DIRE, AGIR, Jan 2008, Lille, France. 18 p. (Absence de pagination prévue dans l’organisation du support : édition en format CD-ROM). halshs-00223918v2

HAL Id: halshs-00223918

<https://shs.hal.science/halshs-00223918v2>

Submitted on 30 Jan 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

COLLOQUE INTERNATIONAL PLURIDISCIPLINAIRE

LE LITTORAL : SUBIR, DIRE, AGIR

LA NAVIGATION DE PLAISANCE : UNE ACTIVITE TOURISTIQUE « AMPHIBIE » ENTRE ESPACES DE PRATIQUES ET TERRITOIRES DE GESTION

PLEASURE BOATING : A TOURISTIC AND "AMPHIBIOUS" ACTIVITY BETWEEN TERRITORIAL USES AND TERRITORIAL MANAGEMENT

SONNIC E.

Géographe – aménageur, Université de Rennes 2, ESO (Espaces et Sociétés) UMR CNRS 6590

Résumé

Dans le contexte du tourisme de masse, la plaisance est une expression particulière de territorialité à travers divers équipements sur la frange littorale (ports, marinas, chantiers navals, cales de mise à l'eau...) et des flux tant maritimes que terrestres (itinéraires en mer des plaisanciers entre ports et objectifs de balade, liaisons domiciles-points d'embarquement, navettes domicile-travail des professionnels de la plaisance, etc.). Ce caractère « amphibie » confère à la plaisance une place atypique au sein des territoires touristiques.

En France, plus que d'autres activités, ce loisir est écartelé entre des espaces vécus, découlant essentiellement des parcours des plaisanciers (bassins de navigation, bassins de croisière, bassins de plaisance...), et des territoires officiels qui relèvent d'une logique bien différente à terre (collectivités territoriales, subdivisions des affaires maritimes...) comme en mer (eaux territoriales, zone d'exercice du droit de police).

En tant qu'espaces vécus, les aires de pratiques de la plaisance sont particulièrement complexes. Il s'agit tout d'abord de territoires que l'on pourrait qualifier de chroniques compte tenu du caractère essentiellement saisonnier de l'activité. Ensuite, ils vont dépendre de la diversité des pratiques plaisancières (pêche-promenade, balade en mer, croisière côtière, croisière hauturière, voile sportive...), des limites conscientes ou non que se fixe chaque plaisancier, du déterminisme physique (obstacles à la navigation, vents, courants...), de la réglementation en vigueur qui interdit la navigation au-delà d'une certaine distance d'un abri selon les différentes catégories de navires, etc. Quant aux territoires de gestion, ils relèvent d'une logique largement continentale, même en avant du trait de côte. L'inadéquation entre territoires de pratiques et de gestion est telle que certaines collectivités territoriales mènent de plus en plus d'actions dans le cadre de territoires de projets calqués sur des espaces de pratiques. Ces derniers restent néanmoins largement assujettis aux découpages administratifs traditionnels au point de voir leurs dimensions régulièrement redéfinies.

Mots-clés : pratiques plaisancières, territoires de pratiques, territoires de gestion, bassin de navigation, politiques publiques.

Abstract

Since the beginning of mass tourism, pleasure boating is a particular way of territoriality through various équipement along the coastline (harbours, marinas, nautical sector firms, slipways...) and ebbing and flowing as well maritime as terrestrial (courses of the yachtmen between marinas and navigation areas, journey to boarding place, journey to work of nautical sector employees, etc.). This « amphibious » nature gives yachting a special place among touristic territories.

In France, more than others activities, yachting knows a lot of difficulties between territorial uses, concerning especialy courses and cruises of yachtmen (navigation areas, cruises areas, yachting areas...), and the administrative divisions which are a different matter as well on dry land (local authorities, divisions for Ocean Affairs...) as at sea (territorial waters).

As living spaces, territorial uses of yachting are particulary complicated. They're first chronical territories because of the seasonary characteristic of this activity. Futhermore, they depend on yachting practices diversity (fishing, sail, costal navigation, deep sea navigation, yachting...), of each yachtman aware or not limitations, of physical déterminism (reefs, capes, winds, streams...), of regulation in force which forbid navigation beyond certain distance from a harbour according to boat classes, etc. Concerning territorial management, it falls under a realy terrestrial logic, even off-shore. The inadequacy between territorial uses and territorial management is such as some local authorities are leading more and more policies within the scope of project territories kepted to territory uses. However, these ones are still limited by administrative divisions to the point of being regularly reconfigured.

Key words : yachtmen practises, territory uses, territorial management, yachting area, public policies.

LA NAVIGATION DE PLAISANCE : UNE ACTIVITE TOURISTIQUE « AMPHIBIE » ENTRE ESPACES DE PRATIQUES ET TERRITOIRES DE GESTION

Introduction

La plaisance se manifeste à travers divers éléments sur le littoral. Ils sont non seulement localisés sur le trait de côte (ports, cales...), mais aussi de part et d'autres de celui-ci (objectifs de sorties en mer, lieux de résidence des plaisanciers, entreprises du nautisme...). Ils impliquent des flux, tantôt terrestres, tantôt maritimes, qui matérialisent les espaces de pratiques de la plaisance (parties 1 et 2). A travers eux, la plaisance, activité de loisir amphibie s'il en est, révèle d'ailleurs remarquablement le caractère d'interface du littoral et sa grande complexité. Ces espaces vécus, quoique pertinents pour appréhender une telle activité, souffrent d'un décalage profond avec l'organisation administrative et territoriale en vigueur sur les zones côtières (partie 3). Aussi, de plus en plus d'actions menées ou financées par les collectivités locales s'appuient sur ces espaces de pratiques qui demeurent néanmoins victimes de la rigidité des territoires administratifs traditionnels (partie 4).

1. Diversité et complexité des espaces de pratiques de la plaisance

La diversité des pratiques plaisancières justifie une approche multiscalaire de la plaisance, depuis le bassin de navigation, aire des sorties n'excédant jamais la journée, au domaine de la croisière hauturière qui peut couvrir l'océan mondial. Toutefois, les navigateurs circumterrestres ou s'adonnant aux transats étant rares, on se réfèrera à de plus grandes échelles cartographiques : celles des bassins de navigation et bassins de croisière où voguent l'essentiel des plaisanciers.

1.1. Le bassin de navigation, espace maritime de la plaisance côtière

1.1.1. Définition Officielle

Défini en 1982 par le SEATL (Service d'Etude et d'Aménagement Touristique du Littoral) le bassin de navigation était déjà une réalité dès les années 1960 puisqu'il résulte des sorties en mer des plaisanciers qui se sont multipliées depuis. Son existence s'est renforcée au rythme de l'évolution croissante du nombre de bateaux et de plaisanciers. Selon le SEATL, le bassin de navigation correspond à *une zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités soit par un passage dangereux, soit par de longues distances sans abri, soit par un autre bassin de croisière présentant un style différent (vent, mer, courants...)*. Ses dimensions sont en outre modestes, sa logique étant celle des sorties en mer à la journée.

1.1.2. Une part de déterminisme physique

Le tracé irrégulier d'un linéaire côtier peut individualiser plusieurs bassins de navigation aux caractéristiques nautiques et physiologiques différentes (zones abritées, plans d'eau techniques parsemés de récifs et aux forts marnages, bassins plus ensoleillés et peu agités).

1.1.3. Le bassin de navigation, espace perçu, espace vécu

Si le bassin de navigation se définit souvent à partir de bases physiques, ce serait mentir par omission que de se contenter de ce seul aspect car c'est d'abord le plaisancier qui fixe, consciemment ou non, ses propres limites, établissant ainsi les frontières de son bassin d'usage. Le bassin de navigation nous renvoie à l'espace vécu. En effet, le plaisancier rayonnera à partir de son port d'attache ou d'un point de mise à l'eau quelconque qu'il devra rallier avant le soir. Il n'aura donc navigué guère plus de 10 ou 20 milles (18 à 37 km), dans un espace familier et rassurant. Par prudence ou manque de confiance en soi, pénétrer un bassin méconnu, même contigu, même s'il ne présente pas de danger particulier, peut le rebuter. D'un individu à l'autre, les limites de bassins peuvent donc être autant physiques que psychologiques. Le bassin de navigation est bien un espace cognitif à part entière.

1.1.4. Une part de réglementation relative aux autorisations de naviguer au large

« Cinq milles nautiques d'un abri » (environ 9 km), telle est la distance au-delà de laquelle un navire de cinquième catégorie, en général inférieur à cinq ou six mètres, n'est pas autorisé à naviguer. Or,

ceux-ci totalisent 75 % des immatriculations de plaisance en France. Le bassin de navigation de nombreux plaisanciers est donc réglementairement limité vers le large. L'absence d'abri sur quelques milles d'un linéaire côtier peut aussi jouer sur les dimensions d'un bassin. Quant aux navires de 6 à 8 mètres (14 % des bateaux), essentiellement classés en quatrième catégorie, ils ne peuvent s'éloigner au-delà de 20 milles d'un abri. Seuls 9 % des bateaux (de la première à la troisième catégorie) sont autorisés à dépasser cette limite.

1.1.5. Un espace à géométrie variable dans l'espace et dans le temps

Etant donné le caractère surtout saisonnier de la plaisance, le bassin de navigation est un territoire que l'on peut qualifier de chronique. Certes, les principaux ports sont accessibles toute l'année. Ils enregistrent quelques mouvements de plaisanciers en basse saison. Les bassins vivent grâce aux sorties en mer de quelques plaisanciers et à des entraînements d'hiver en vue de régates. Mais l'activité reste timide. De surcroît, les conditions météo plus aléatoires et les journées plus courtes réduisent considérablement l'étendue d'un bassin l'hiver. Territoire chronique donc, mais en aucun cas *territoire de l'éphémère*, formule employée à juste titre pour l'espace de pratique du surf (Augustin), mais qui ne sied pas à la plaisance, indissociable d'infrastructures permanentes sur le littoral (ports, cales).

Insensiblement les dimensions d'un bassin de navigation évoluent sur le plus long terme. Dans les années 1960, la voile dominait très largement la plaisance. Les navires étant moins rapides, les distances parcourues étaient moindres tout comme, corollairement, l'étendue des bassins. Mais, progressivement, carènes et gréements s'améliorent, le moteur se généralise et devient de plus en plus puissant. Le bassin des années 1980 devient ainsi plus vaste que ses prédécesseurs. Plus récemment, les progrès en terme de communication et de sécurité permettent aux plaisanciers de s'éloigner de plus en plus de leur port d'attache.

1.2. Bassin de navigation et bassin de croisière : un certain flou sémantique

Dans plusieurs publications, les deux appellations sont synonymes. Le SEATL emploie d'ailleurs indifféremment l'une ou l'autre. Elles seront ici distinguées car le bassin de navigation englobe la plupart des pratiques plaisancières (pêche-promenade, balade en mer, voile sportive et de loisir) et non la seule croisière, pratique moins répandue, de plus longue durée et s'inscrivant dans des espaces plus vastes. A l'image de la région, qu'A. Frémont qualifiait d'*espace intermédiaire entre les lieux de l'immédiate quotidienneté et les territoires plus lointains*, le bassin de croisière est également un espace vécu pour le plaisancier, une entité à la croisée du bassin de navigation (aire des sorties à la journée) et du domaine de la croisière hauturière. Il couvre ainsi des linéaires côtiers de plusieurs centaines de km : bassin de croisière de Bretagne sud (des îles vendéennes au Finistère sud), golfe Normand-breton (des Côtes d'Armor au Cotentin et incluant les îles anglo-normandes), etc.

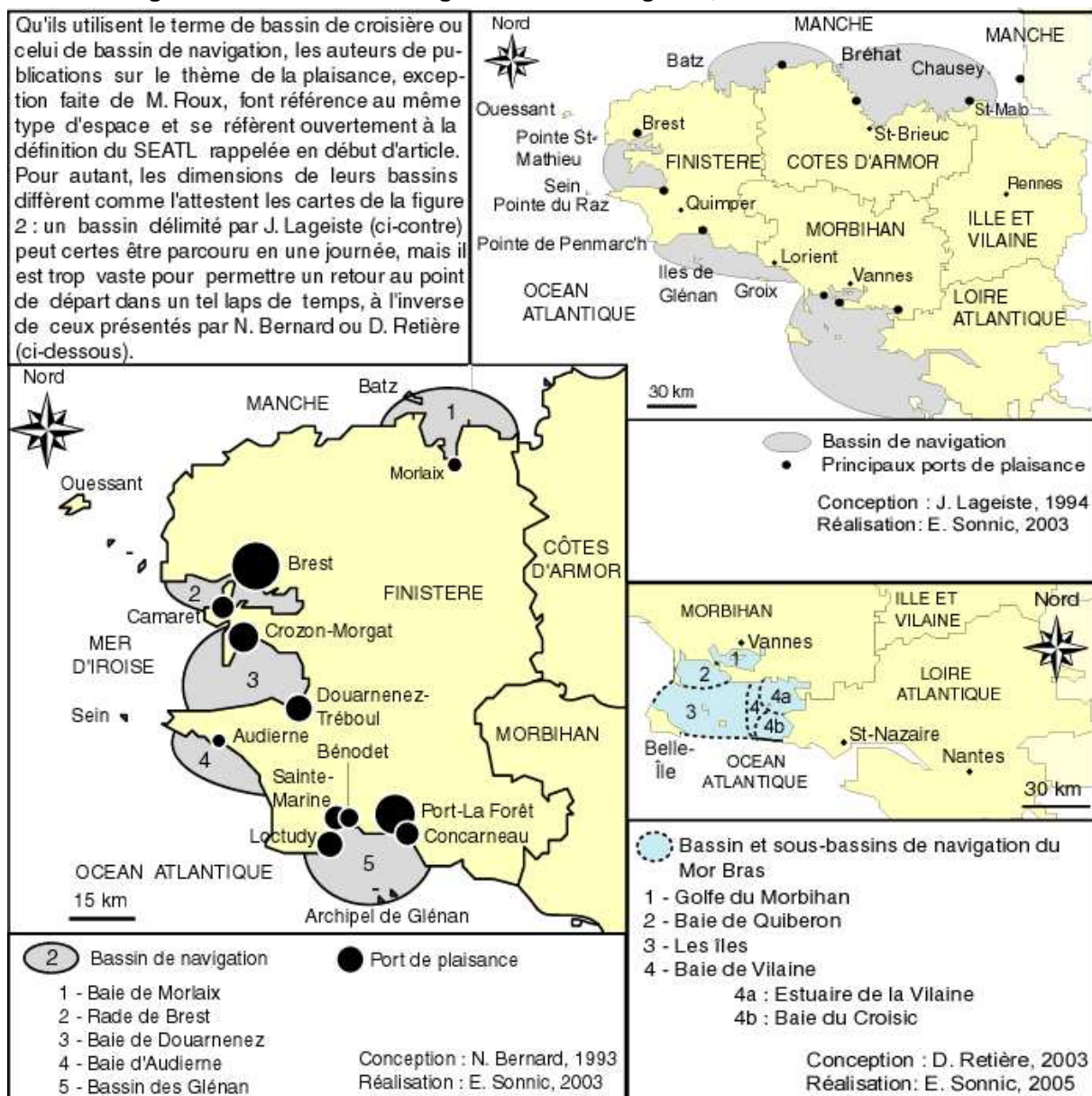
Curieusement, bien qu'elles s'entendent sur la définition du bassin de navigation, les études antérieures ne s'accordent pas toujours sur ses dimensions. L'exemple breton est révélateur. Deux, voire trois cartes distinctes peuvent être proposées pour une même façade littorale (fig. 1). On notera que les bassins définis par J. Lageiste sont plus vastes. Pour leur part, ceux présentés par N. Bernard à travers l'exemple du Finistère ainsi que ceux retenus par D. Retière pour le Mor Bras sont plus nombreux et semblent davantage correspondre aux sorties à la journée, majoritaires, qui n'excèdent guère plus de 10 ou 20 milles nautiques.

1.3. Le bassin de navigation, versant maritime du bassin de plaisance

Le *bassin de plaisance* (Retière) est l'entité territoriale englobant, en plus de l'espace exclusivement maritime du bassin de navigation, son aire d'influence terrestre aux marges bien plus floues. En effet, celui-ci intègre, non seulement les ports et les entreprises de la filière nautique gravitant autour, mais aussi les lieux accueillant les résidences secondaires ou principales des plaisanciers, les zones de production de bateaux, les services administratifs concernés (sièges des organismes gestionnaires de ports, affaires maritimes, Equipement, assurances maritimes, etc.), soit l'ensemble des flux terrestres et maritimes de personnes, de biens et de capitaux liés à la présence des ports d'un même bassin et animant le territoire de la plaisance. On perçoit la complexité et tout l'intérêt géographique d'une telle entité spatiale qui renvoie à la notion de *trityque portuaire* (Vigarié), mise en avant pour

les ports de commerce, et comprenant un arrière pays terrestre, un avant pays maritime et l'espace de transition terre-mer correspondant au périmètre portuaire.

Fig. 1 : Les bassins de navigation selon J. Lageiste, N. Bernard et D. Retière



1.4. Bassins de croisière et de plaisance, des cadres limités dans une optique de gestion

Le bassin de croisière concerne une minorité, certes non négligeable, de plaisanciers. Il est peu approprié pour appréhender les pratiques plaisancières à la journée. Il ne faut pourtant pas l'ignorer puisque l'activité de croisière est la plus génératrice de retombées, en particulier en haute saison. Synonyme de bateaux plus grands, habitables et d'équipages plus dépendants, c'est surtout cette plaisance qui anime les ports et qui est la plus rémunératrice pour une économie locale : dépenses d'escales dans les commerces et services qu'ils soient destinés aux seuls plaisanciers (chantiers navals, accastillage...) ou non (bar, restaurants, etc.). Les chiffres des acteurs de la plaisance avoisinent 150 € de dépenses d'escale pour un équipage moyen de quatre personnes la première nuitée et 30 € pour chaque nuitée supplémentaire. L'Association des Ports de Plaisance de Bretagne a évalué ces dépenses à 19,2 millions d'euros en Bretagne administrative pour 1999.

Le bassin de plaisance ne peut pas non plus être ignoré puisqu'il englobe l'ensemble du territoire alimentant un bassin de navigation en plaisanciers, en bateaux, en équipements, services, etc. Cependant, aussi pertinent soit-il pour cerner les tenants et les aboutissants de la plaisance, il semble encore plus problématique pour sa gestion. Outre le déséquilibre énorme entre la partie

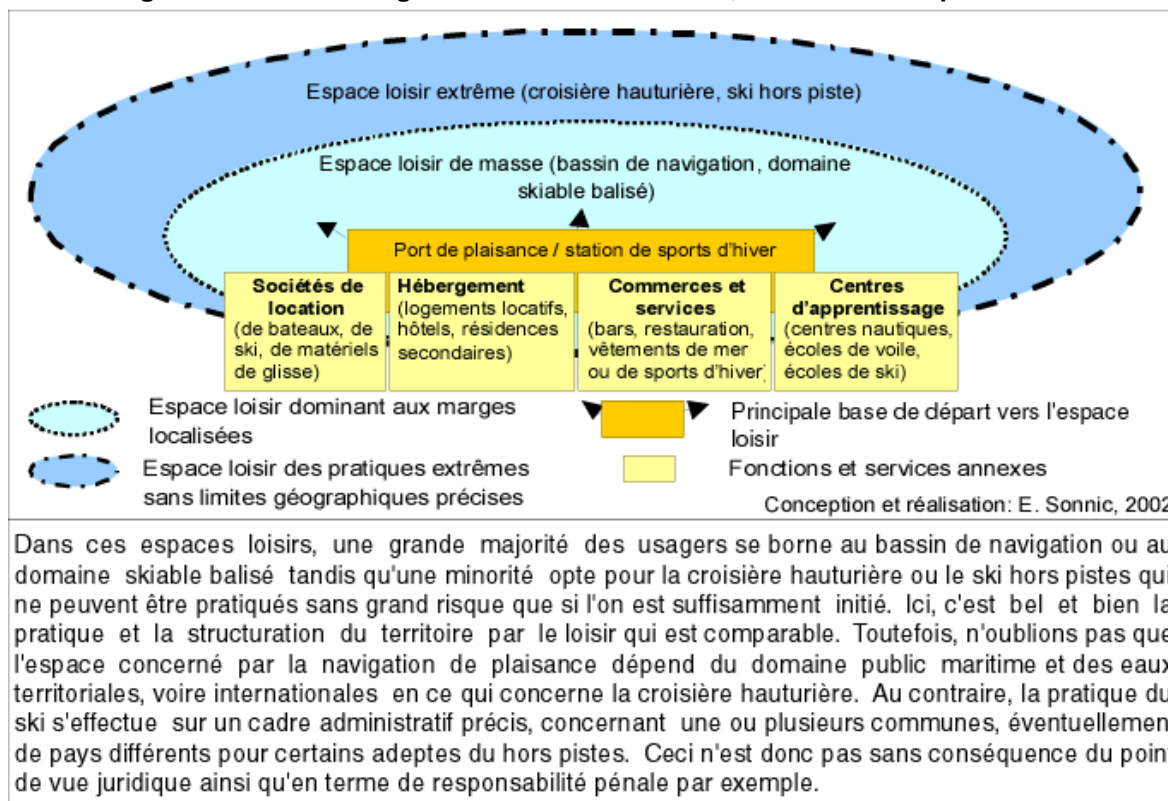
maritime du bassin de plaisance d'une part (le bassin de navigation) et son versant continental d'autre part, les recoupements terrestres entre bassins sont très (trop ?) nombreux. Au niveau national, la plupart, dont l'ensemble des bassins les plus touristiques, englobent la région parisienne (importante pourvoyeuse de plaisanciers sur l'ensemble des littoraux français touristifiés) et la Vendée, premier fournisseur mondial de voiliers. Via ses relais locaux, la Bretagne alimente l'ensemble des bassins de plaisance français en matériel d'accastillage et de sécurité en mer. Le versant terrestre du bassin de plaisance paraît donc trop nébuleux pour accompagner et gérer efficacement la plaisance.

1.5. Le bassin de navigation ou la logique spatiale d'un loisir de masse

1.5.1. Un archétype d'espace récréatif

Pour une gestion efficace ou intégrée de l'activité plaisancière, le bassin de navigation semble une entité territoriale adéquate, notamment parce qu'il correspond à un archétype d'espace récréatif très répandu, à forte saisonnalité, dont le modèle est par exemple transposable en haute montagne, l'autre domaine du loisir de masse avec le littoral s'il en est (fig. 2). Les travaux de R. Knafou ou H. Gumuchian sur les Alpes du nord françaises d'une part, ceux de J. Rieucan sur les stations balnéaires et les pratiques nautiques d'autre part, nous ont encouragé à confronter le mode de fonctionnement et les logiques spatiales du loisir de masse en mer et en montagne. Il est intéressant d'observer comment ces espaces, a priori très différents, évoluent selon des logiques identiques. Concernant leurs loisirs respectifs (nautisme et sports d'hiver), les similitudes sont mêmes saisissantes (fig. 2).

Fig. 2 : Bassin de navigation ou domaine skiable, un modèle d'espace loisir



Traditionnellement, mer et montagne sont axés sur la subsistance : élevage et agriculture vivrière pour le premier, pêche et conchyliculture pour le second. Puis, en occident, *la civilisation des loisirs* (Dumazedier) les a profondément transformé. Aujourd'hui, le bassin de navigation est à la mer ce que le domaine skiable est à la montagne. Les ports de plaisance au cœur des villes ou des stations balnéaires correspondent aux locaux de stockage des skis au pied des pistes dans les stations de sports d'hiver. On a d'un côté les écoles de voile et les loueurs de bateaux, et de l'autre les écoles de ski et les loueurs de matériels de glisse. En mer, les chenaux sont balisés tout comme les pistes à la montagne. On peut même parler d'échanges de pratiques : le surf s'est imposé en montagne tandis

que le ski est également devenu nautique. Parfois, la similitude se retrouve au niveau architectural : l'urbanisme pyramidal de la Grande-Motte ou de Marina-baie des Anges, rappelle celui de certaines stations alpestres (Les Arcs 2000, Aime-La Plagne).

1.5.2. Valeur marchande du bassin de navigation

La plaisance s'inscrit dans une logique consumériste. Avec quatre millions de pratiquants réguliers ou occasionnels en France et une demande ne pouvant être satisfaite en totalité, les tarifs portuaires sont inégaux selon les secteurs. Plus que par port, c'est par bassin de navigation que les écarts existent (fig. 3). L'attraction intrinsèque de certains secteurs (taux d'ensoleillement, douceur du climat, rareté relative des difficultés de navigation, beauté des sites...), la qualité des prestations portuaires, une offre de place inférieure à la demande, sont autant de critères susceptibles d'influer sur les prix. Les tarifs sont également plus ou moins élevés selon le type de gestionnaire. Les ports publics, surtout en régie directe, sont plutôt bon marché. Inversement, à prestation égale, les ports gérés par des SA ou des SEM sont globalement moins compétitifs. L'observation des tarifs portuaires peut témoigner de la valeur marchande des bassins de navigation. En Bretagne, deux clivages, l'un nord-sud et l'autre est-ouest, sont observables. Les ports méridionaux affichent des tarifs plus élevés et, que ce soit sur le littoral nord ou le littoral sud, un gradient est-ouest est également notable (jusqu'à 60 % de différence tarifaire pour les mêmes prestations entre la rade de Brest et la baie de Quiberon). Cette réalité s'est accrue au fur et à mesure que s'est popularisée la plaisance. Restons toutefois prudent. La géographie nous a appris que l'appréciation, et donc la valeur de espace, est relative aux besoins de la société à un moment donné. M. Roux rappelle qu'au début du XX^e siècle, le yachting français avait ses lieux, au premier rang desquels figuraient la Bretagne nord. L'ascétisme, plutôt que l'hédonisme, était alors la règle.

Fig. 3 : Tarifs portuaires en euros pratiqués en 2004 pour un bateau de 7 mètres

	Type de port		Ports d'équilibre (très haut niveau de prestations)	Ports de semi-équilibre	Port-escapes avec pontons (haut niveau de services)	Autres ports bien équipés avec pontons	Port-escapes assez bien équipés sans ponton	Port-abri (bouée à l'échouage)
	Bassin de navigation							
BRETAGNE NORD	Côte d'Emeraude Rance maritime	Par an	1102	995		598	1008	559
		Par jour	12	14 à 17		8	12 à 14	9
	Baie de Saint-Brieuc	Par an	1101		726	274		213
		Par jour	14		11 à 15	11		3 à 7
	Côte de granit rose - baie de Lannion	Par an		1180	667		260	156
		Par jour		18	13		8	6
	Baie de Morlaix	Par an			613			134
		Par jour			11			5
IROISE	Rade de Brest - baie de Douarnenez - baie d'Audierne	Par an	951	924	767			109
		Par jour	14	14	10 à 12			?
BRETAGNE SUD	Baie de la Forêt - Odet - Glénan	Par an	1256	1072	908		593	
		Par jour	16	14 à 18	15		9	
	Côte des rias	Par an					208	
		Par jour					7	
	Rade de Lorient - Groix	Par an	1466		936	720		
		Par jour	16		12 à 14	9 à 11		
	Baie de Quiberon - golfe du Morbihan	Par an	1463 à 1522		960	488	865	
		Par jour	18		13 à 18	8	15	
	Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Par an		1034	923	567		
		Par jour		11 à 16	11	7 à 8		
	Baie de La Baule - baie de Bourgneuf	Par an	1603	1276				674
		Par jour	16 à 18	14				8

La comparaison des tarifs portuaires est révélatrice des différences existantes entre les ports des bassins de Bretagne nord, d'Iroise et de Bretagne sud. Comparer les prix pratiqués parmi les ports d'équilibre est particulièrement judicieux puisque, mis à part en baie de la Baule - baie de Bourgneuf (gestion par le privé), tous sont gérés par le même type de gestionnaire, en l'occurrence des SEM. Le secteur Iroise présente les tarifs les moins élevés (951 € de redevance annuelle pour un bateau de sept mètres à Brest). Les prix sont déjà supérieurs de 16 % en Bretagne nord ou au sud de la Manche (Saint-Quay-Portrieux et Granville). Mais, pour une prestation comparable, il faut compter 32 % de plus à Port-la-Forêt (sud Finistère) et 54 à 60 % dans les ports morbihannais. Pour les autres types de ports. Les tarifs sont plus aléatoires. Ils dépendent également d'aspects aussi divers que le type de gestionnaire (privé, SEM, public...) ou l'environnement portuaire (milieu urbain, cadre naturel, absence de commerces ou de services extra-portuaires, etc.).

Source : Bloc Marine 2004 Réalisation : E. Sonnic, 2005

2. Quelle entité spatiale pour appréhender la plaisance ?

Etant sillonnés par la plupart des plaisanciers, les bassins de navigation sont pertinents pour appréhender la plaisance. Aussi importe-t-il de les repérer. Quoique nécessaire, ce repérage n'est pas pour autant suffisant compte tenu du caractère « amphibie » de la plaisance, synonyme de flux maritimes certes, mais aussi et peut-être même surtout de flux terrestres.

2.1. Approche hypothético-déductive pour une esquisse des bassins de navigation : une application à la Bretagne

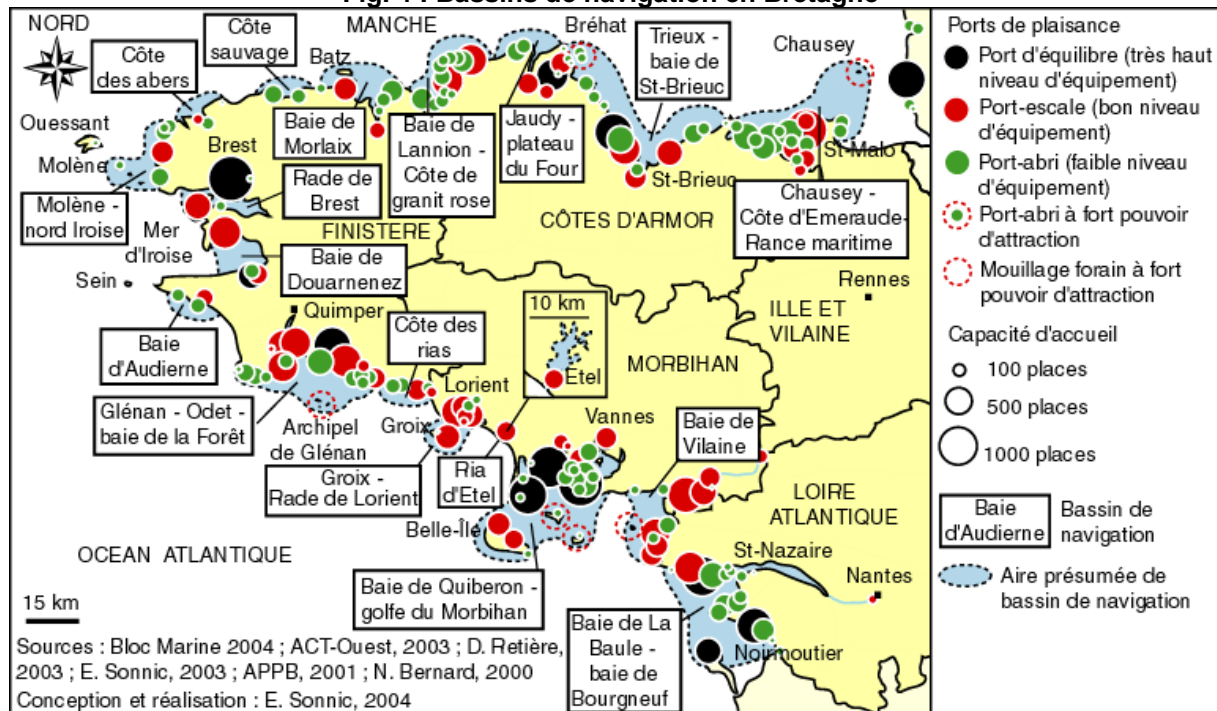
Sans perdre de vue la définition du bassin de navigation du SEATL (cf. 1.1.1.) et la distance maximale de 10 à 20 milles marins du plaisancier adepte des sorties en mer à la journée, la démarche adoptée pour une recherche doctorale fut la suivante. D'abord, les concentrations de bateaux de plaisance (ports et mouillages) ainsi que les principaux points de mise à l'eau (cales) ont été considérés. Leurs caractéristiques respectives (postes à l'échouage ou de pleine eau, degré de prestation...) sont aussi entrées en ligne de compte, tout comme les paramètres physiques susceptibles d'influer sur la pratique de la plaisance : morphologie et topographie littorale, taux d'ensoleillement, vents, houle, courants, localisation des objectifs de sorties en mer présumés (îles, ports attractifs, etc.). Puis, la taille et le mode de propulsion d'un navire impliquant souvent une pratique spécifique (balade en mer, voile sportive ou de loisir, pêche-promenade, croisière côtière...) ainsi qu'une certaine autorisation de navigation au large, le profil de la flottille est également entré en ligne de compte pour chaque secteur. A partir de ces quelques paramètres et des cartographies de bassins réalisées jusqu'ici par les différents auteurs, nous avons présumé les dimensions de chacun des bassins pour enfin postuler un premier zonage par bassin de navigation des abords maritimes de la Bretagne (fig. 4). Les résultats d'une enquête par questionnaires auprès de plaisanciers (cf. 2.3.) ont confirmé les dimensions jusqu'alors supposées des bassins effectivement observés.

2.2. Le bassin de navigation, un espace exclusivement maritime, limité pour la gestion d'une activité « amphibie » : la plaisance

Le bassin de navigation est synonyme de parcours en mer identifiables entre ports et objectifs de balades en mer, soit des flux essentiels pour l'appréhension, la compréhension, voire pour une gestion cohérente de la plaisance. Or, le bassin de navigation présente l'inconvénient d'être exclusivement maritime alors que la plupart des éléments le générant sont à terre (terre-pleins portuaires, résidences des plaisanciers, chantiers navals, etc.). Même les flux de la plaisance sont, malgré les apparences, en majorité terrestres (navettes entre les lieux de domiciliation des plaisanciers, les entreprises de la filière plaisance et les ports, parcours domicile - travail des professionnels du nautisme et leurs déplacements pour leurs interventions en mer ou dans les ports...). Les logiques spatiales de cette activité soulignent ce caractère « amphibie » évoqué à travers le fonctionnement du bassin de plaisance. Mais ce dernier, rappelons-le, ne semble pas adapté à une gestion intégrée de la plaisance du fait de ses très grandes dimensions. Il convient alors d'adjoindre au bassin de navigation un versant terrestre cohérent ; un versant terrestre de la quotidienneté durant les périodes de quelques jours ou semaines au cours desquels les plaisanciers sortent en mer.

Côté terre, notre hypothèse était que les flux dominants de la plaisance liés à la présence d'un bassin de navigation s'inscrivaient dans une bande littorale de quelques km dont les marges pouvaient être identifiées à partir de quelques éléments structurants : d'abord les ports et leurs contingents de structures d'hébergement touristique et de résidences secondaires (la corrélation entre ports et résidences secondaires a depuis longtemps été mise en évidence -cf. travaux d'Y. Lebahy-), ensuite les principaux pôles urbains bretons, pour la plupart littoraux ou retro-littoraux, eux-mêmes souvent dotés d'un port et où vivent à l'année de nombreux plaisanciers, enfin les principales infrastructures de transports assurant l'essentiel de la desserte des secteurs plaisanciers (fig. 5). L'armature urbaine de la Bretagne, qui révèle son organisation péninsulaire (cœur géographique correspondant à une périphérie géométrique), donnait du crédit à cette hypothèse qui, là encore, a pu être validée par les résultats d'enquête (cf. 2.3.).

Fig. 4 : Bassins de navigation en Bretagne



Concernant les concentrations de navires de plaisance, l'aspect quantitatif ne suffit pas si l'on souhaite déterminer des bassins de navigation. Selon leur taille et leur mode de propulsion, les bateaux influenceront sur les dimensions des bassins. Or, le type d'installation de plaisance est un indicateur relativement fiable du profil des navires y stationnant. Les distinguer revêt donc un intérêt certain. Les ports d'équilibre et la majorité des port-escales sont dominés par des bateaux de plus de six mètres, généralement autorisés à naviguer jusqu'à vingt milles d'un abri (parfois plus). Ils sont le plus souvent habitables et il s'agit en majorité de voiliers. On recense 64 % de plus de six mètres à Saint-Quay-Port d'Armor, 77 % à Lézardrieux, 81 % à Brest et jusqu'à 91 % à La Trinité. Les port-escales affichent souvent des taux comparables : 69 % à Paimpol, 77 % à Douarnenez-Tréboul, 78 % à Port-Louis, etc. Au contraire, port-abris et zones de mouillages accueillent essentiellement des bateaux inférieurs à six mètres (à hauteur de 85 %) dont on sait qu'ils ne peuvent s'éloigner à plus de cinq milles d'un havre. Aussi, comme le souligne cette cartographie, les dimensions des bassins de navigation sont probablement plus hétérogènes qu'il n'y paraît (d'une cinquantaine à plusieurs centaines de kilomètres carrés). Une forte représentation de ports équipés est généralement synonyme d'un bassin plus étendu, surtout si celui-ci bénéficie d'objectifs de croisières insulaires qui étendent mécaniquement un bassin vers le large : Belle-Île, archipel de Glénan, Chausey, etc. En revanche, là où ports d'équilibre et port-escales sont absents, les dimensions des bassins seront modestes (nord du Finistère, baie d'Audierne...). Pour être complète, cette cartographie aurait dû localiser les zones de mouillages (mais elle aurait été difficilement lisible à une telle échelle). Elle aurait ainsi pu permettre de mieux comprendre les dimensions de certains bassins. Beaucoup des plaisanciers du port d'Étel quittent la ria pour Groix ou Belle-Île, mais ce n'est pas le cas des usagers des mouillages, majoritaires dans ce secteur.

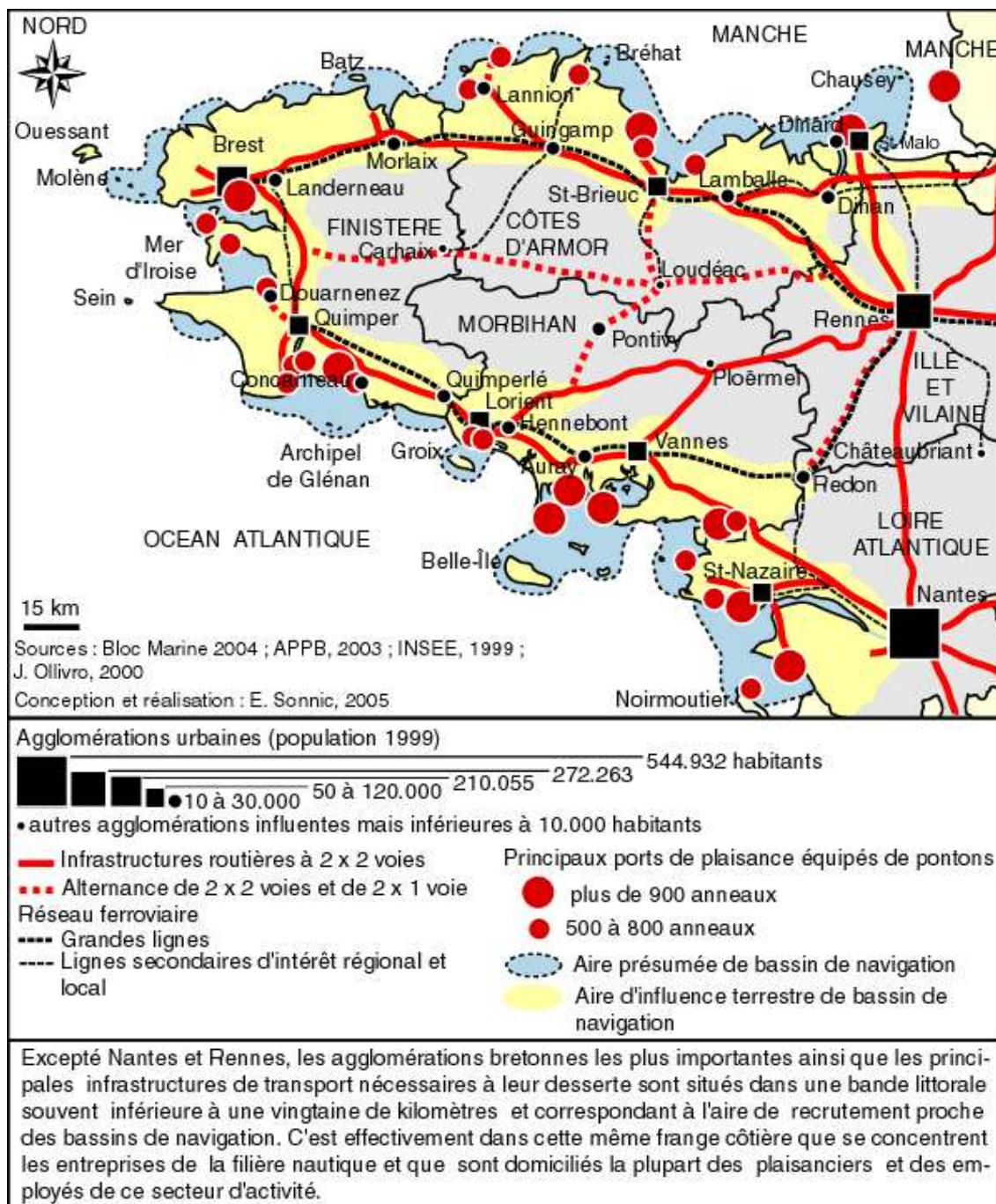
2.3. De la détermination d'une extension terrestre aux bassins de navigation

Une fois le bassin de navigation repéré, il convient de lui adjoindre un pendant terrestre cohérent, correspondant à son aire de recrutement proche. Aussi présentera-t-il un certain nombre d'éléments structurants localisés sur le trait de côte certes (ports, mouillages, cales), mais aussi dans l'arrière pays littoral (chantiers navals, zones de domiciliation des plaisanciers et des professionnels du nautisme, desserte routière des ports...).

Ports et mouillages ayant été repérés afin de localiser et dimensionner les différents bassins de navigation, soit le versant maritime de l'espace de pratique, ce fut au tour des entreprises du nautisme d'être localisées (fig. 6). Ici, c'est le repérage du versant terrestre dont il fut question. Un recensement exhaustif et une enquête menée en 2003 auprès des entreprises des Côtes d'Armor ont révélé que leur implantation relève d'une double voire d'une triple logique : la proximité des ports, celle des principales agglomérations de la frange littorale, ainsi que le nécessaire accès direct à l'eau

pour certaines. La consultation d'annuaires du nautisme (Morbihan et Finistère) confirmèrent cette logique d'implantation des entreprises.

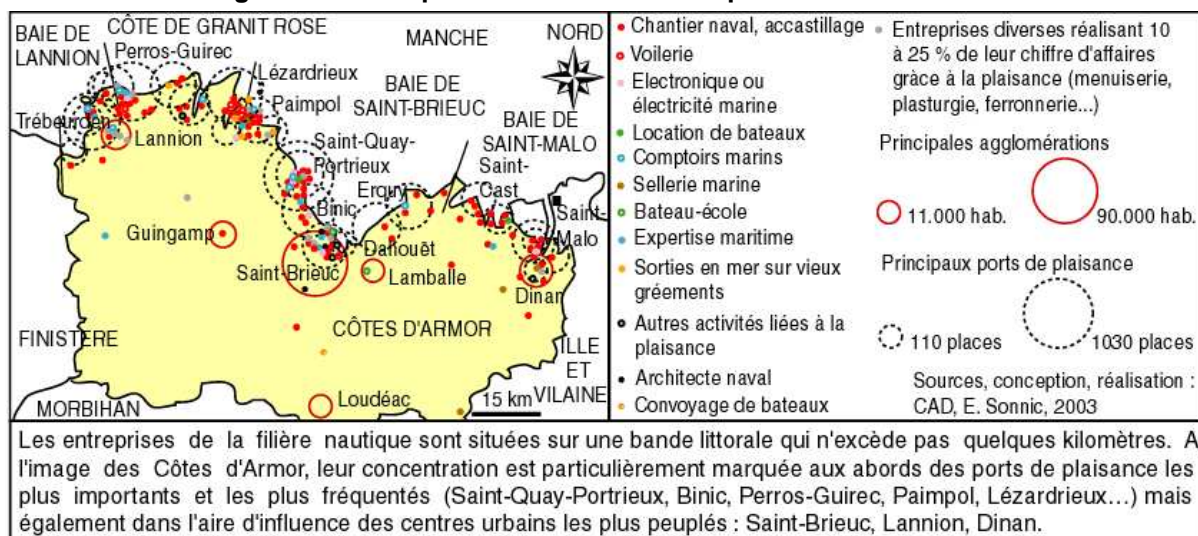
Fig. 5 : Aire d'influence terrestre des bassins de navigation en Bretagne



Enfin, les résultats de l'enquête auprès des plaisanciers, évoquée précédemment, a mis en exergue les derniers éléments permettant de cerner les espaces de pratiques de la plaisance : objectifs de sorties en mer et diversité des pratiques plaisancières certes, mais aussi les lieux de domiciliation des plaisanciers. L'enquête fut menée en 2004 auprès de 268 plaisanciers morbihannais et costarmoricains du bassin de navigation du golfe du Morbihan - baie de Quiberon pour les premiers et de celui de la baie de St-Brieuc pour les seconds. Ils étaient soit titulaires d'une place de port ou de mouillage (158 individus, 59 % de l'ensemble), soit en escale dans les ports des dits bassins (110 personnes). Les ports et mouillages furent choisis de manière à constituer un échantillon représentatif des différentes structures d'accueil pour la plaisance : de grands ports au sein de stations touristiques disposant d'un très haut niveau de prestations (Le Crouesty, St-Quay-Portrieux), des ports relativement bien équipés constituant d'attractives escales insulaires (Îles-aux-Moines) ou

situées en milieu urbain (Vannes) et enfin de petits ports ou mouillages équipés sommairement, dépourvus de ponton et ne proposant que des postes sur bouées.

Fig. 6 : Les entreprises de la filière nautique costarmoricaine



Qu'est-il ressortit de l'enquête ? Côté terre, que les trois quarts des plaisanciers titulaires d'un anneau ont d'une résidence principale (52,5 %) ou secondaire (22,5 %) à moins de quinze km. La localisation de ces résidences, tour à tour points de départ et points d'arrivée des plaisanciers, détermine donc l'essentiel des flux terrestres de la plaisance. Ces lieux de domiciliation se situent, d'une part dans les principales agglomérations de la frange littorale bretonne pour la plupart des plaisanciers autochtones (résidences principales), d'autre part dans les communes côtières les plus touristifiées pour une majorité des plaisanciers allochtones (résidences secondaires). Côté mer, le tropisme insulaire détermine le plus grand nombre d'itinéraires : plus de 88 % des plaisanciers disent rejoindre régulièrement une île, que ce soit en baie de Quiberon - golfe du Morbihan ou en baie de St-Brieuc. D'autres objectifs de sortie en mer ont la faveur d'une part significative de plaisanciers : remontées d'estuaires (47 % des personnes interrogées), vieilles villes portuaires et petites cités de caractère (35 %), marinas et ports de stations touristiques (28,5 %), zones de pêche pour 22,5 % des plaisanciers morbihannais mais 45 % des costarmoricains, ce dernier point traduisant des différences régionales bien connues mais rarement comparées précisément.

Forts des résultats de l'enquête, les espaces de pratiques de la plaisance se dessinent plus nettement. En leur sein, la densité des flux et la forte concentration d'éléments émetteurs et récepteurs de ces flux nous conforte dans l'idée qu'ils peuvent constituer les entités territoriales élémentaires pour une gestion adéquate de la plaisance ; gestion d'autant plus nécessaire que ces bassins subissent souvent une pression intense qui n'est d'ailleurs pas uniquement plaisancière. Toutefois, l'organisation administrative en vigueur sur les espaces côtiers ne semble pas tenir compte de la réalité de la plaisance en terme de pratiques.

3. La plaisance, un décalage entre espaces de pratiques et territoires de gestion

Après avoir repéré les espaces de pratiques de la plaisance, il importe d'observer comment ceux-ci s'accommodent de l'organisation administrative et territoriale en vigueur de part et d'autre du trait de côte, organisation qu'il convient de remémorer.

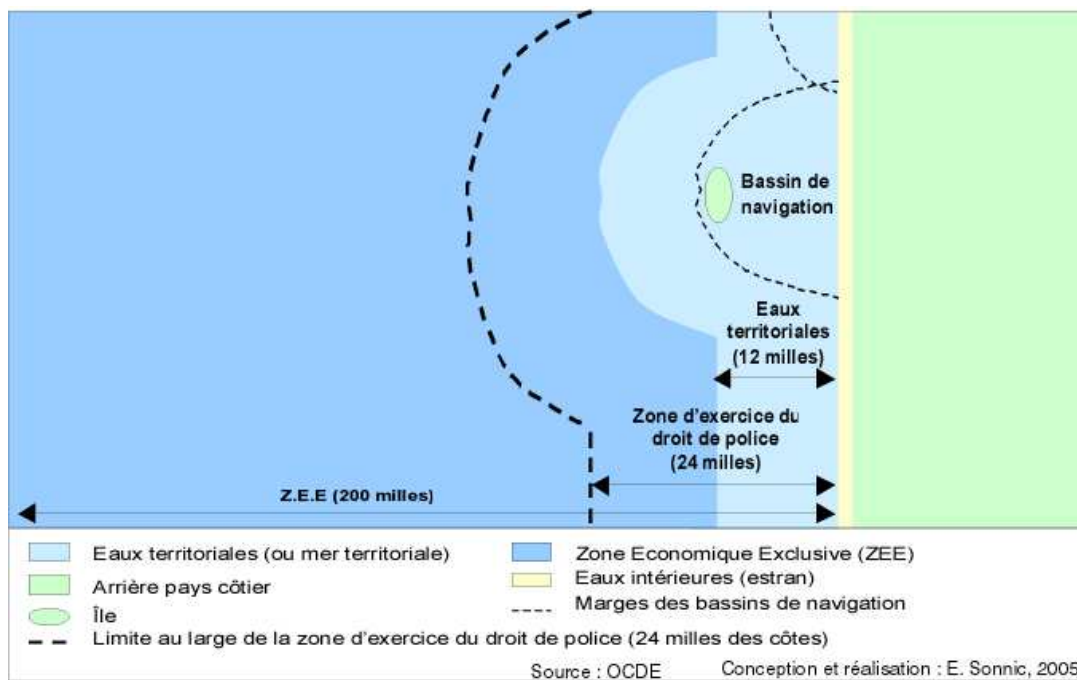
3.1. Le zonage maritime de l'avant pays littoral

3.1.1. La mer, un espace territorialisé

La souveraineté des Etats disposant de littoraux maritimes ne s'arrête pas au trait de côte. Pour la plupart, elle reste entière jusqu'à 12 milles au large, soit un peu plus de 22 km (fig. 7). Cette bande maritime, longtemps limitée à 3 milles en France (jadis la distance à portée de tir d'un canon), correspond aux eaux territoriales ou mer territoriale (dans les détroits inférieurs à 45 km séparant deux Etats souverains, la limite est fixée à mi-distance). Au-delà, débute la Zone Economique

Exclusive (ZEE) qui s'étend jusqu'à 200 milles des côtes et où la liberté de circulation est *un principe fondamental du droit international, auquel veillent depuis des siècles les grandes puissances* (Lacoste). L'Etat ne peut y interdire la navigation des navires venant de la haute mer, quel que soit leur pavillon et leur fonction. En revanche, il peut se réserver le droit d'y exploiter les ressources halieutiques ou les gisements d'hydrocarbure. Après la ZEE débutent les eaux internationales, patrimoine commun de l'humanité, qui couvrent deux tiers des mers et des océans. Dans les faits, rares sont les plaisanciers qui quittent la mer territoriale où s'inscrivent en totalité les bassins de navigation. Ils sont donc soumis à l'autorité de l'Etat pleine et entière, d'autant plus que l'exercice du droit de police peut s'exercer jusqu'à 24 milles des côtes.

Fig. 7 : Zonage maritime en vigueur et bassin de navigation



3.1.2. Le zonage maritime en vigueur appliqué à la Bretagne

L'étendue des eaux territoriales françaises au large des côtes bretonnes est relativement vaste puisqu'en plus d'un linéaire côtier de 1900 km, plusieurs îles repoussent mécaniquement les limites au large de cet espace.

3.2. Un loisir nautique administré selon une logique continentale

3.2.1. L'empreinte du pouvoir central

En France, l'empreinte de l'Etat central est manifeste. Côté terre, le découpage administratif a servi de socle à la mise en place de nouvelles divisions de référence dans le domaine maritime et découlant du Ministère de l'équipement et des transports. Concrètement, au sein du Service des Affaires Maritimes (SAM), les dix directions régionales des affaires maritimes (DRAM) de métropole sont harmonisées avec les régions administratives. Elles chapeautent 21 directions départementales (DDAM) ou inter-départementales (DIDAM), dont certaines sont subdivisées en quartiers des affaires maritimes (20 au total). Ainsi hiérarchisée, cette administration de la mer suit l'évolution statistique de la navigation de plaisance. Le Centre administratif des affaires maritimes recueille ainsi les données transmises par ses relais locaux. Les immatriculations de navires sont ainsi réalisées par DDAM, DIDAM ou quartier. Sur chaque immatriculation, le quartier d'enregistrement du navire est identifiable.

Régulièrement, l'Administration de la mer publie donc les statistiques de la navigation de plaisance et notamment celles sur les immatriculations, le sauvetage en mer, la délivrance de permis, les capacités d'accueil des ports. Ce dernier point a en partie incité certains organismes à privilégier le bassin de navigation comme espace statistique de référence, car rien de plus explicite que

l'évaluation de la demande de places de port pour démontrer l'inadéquation du découpage territorial classique.

3.2.2. Les limites des affaires maritimes pour gérer la plaisance

- Les affaires maritimes ou l'inadéquation du découpage par quartier : la preuve par la gestion de la demande de places de port

L'insuffisance de l'offre de places portuaires face à la forte pression de la demande dans certains secteurs est un enjeu majeur pour plusieurs acteurs de la plaisance ; d'où de longues listes d'attente dans bien des ports. Or, la demande relève de deux logiques. Elle est plus forte sur les ports les mieux équipés, mais elle est surtout très intense dans les bassins de navigation au sein desquels, même les installations de plaisance les plus rudimentaires subissent une importante pression (golfe du Morbihan, bassin d'Arcachon...).

Sachant qu'on ne peut se fier aux listes d'attente à l'état brut pour répondre à la demande (nombreux inscrits dans plusieurs ports ou mouillages notamment), la gestion de la demande de places portuaires est un exercice délicat. Or, il est rarissime qu'un prétendant à une place inscrit sur plusieurs listes le soit dans deux bassins différents. Certes, il aura comme finalité un port précis. Mais, pour naviguer au plus vite, il choisira une place temporaire dans le bassin du dit port. En Bretagne, les aspects nautiques et esthétiques des bassins sont déterminants quant au choix du port d'attache, même si d'autres facteurs comme l'existence préalable d'une résidence principale ou secondaire à proximité détermine souvent leur option. Ailleurs en France, d'autres types de critères peuvent orienter le choix du plaisancier : *présence sur place de membres de la famille, qualité de la desserte routière ou ferroviaire, renommée d'un port en vogue : La Rochelle, Le Cap d'Agde...* (Bernard). Là, c'est bel et bien le choix du site qui implique le bassin.

Calquées sur les limites départementales, les subdivisions des affaires maritimes sont inappropriées pour gérer l'offre et la demande de places, au contraire des bassins de navigation. La Bretagne est particulièrement concernée puisque son littoral totalise pas moins de 18 quartiers ou DDAM depuis la baie du Mont-St-Michel à celle de Bourgneuf. Une dizaine de bassins sont ainsi couverts par deux subdivisions des affaires maritimes. Celui de la baie de Vilaine dépend non seulement de deux quartiers (Vannes et St-Nazaire), mais aussi de deux DDAM (Morbihan et Loire-Atlantique) et de leur DRAM respective (Bretagne et Pays de Loire), un obstacle supplémentaire pour appréhender ce bassin de façon indivisible.

- Un découpage en quartiers particulièrement inapproprié pour la plaisance bretonne

Les installations de plaisance bretonnes sont les plus nombreuses et les plus petites de France. Elles illustrent une plaisance de proximité répondant aux besoins de nombreux plaisanciers locaux préférant les équipements légers. Pour preuve, les postes sur bouées totalisent 64 % des capacités d'accueil régionales. Or, si les grands ports, mieux dotés en moyens financiers et humains, sont plus à même de répondre aux exigences européennes et de s'équiper en conséquence pour préserver l'environnement (aires de carénage aux normes, récupération des eaux usées...), la donne est différente pour une petite installation de plaisance aux moyens modestes, conformément aux possibilités dont dispose en général le gestionnaire : petite commune, syndicat intercommunal, voire association loi 1901.

Dans ce contexte, la solution devrait passer par une mutualisation des moyens. Les ports et mouillages sont si nombreux, qu'on ne peut raisonnablement les voir tous équipés en aire de carénage ou pour la récupération des eaux usées. Une mise en commun de moyens passe logiquement par une approche par bassin. Repérer les zones de concentration de bateaux peut aider à déterminer les ports les plus accessibles pour le plus grand nombre afin d'y développer des services ou équipements lourds et coûteux (aire de carénage, môle carburant...). Le désenvasement des ports, question ô combien épineuse pour les acteurs de la plaisance, peut aussi être envisagé à l'échelle d'un bassin. On sait que, financièrement, de telles interventions sont difficilement supportables pour de petites communes.

Territorialement, le bassin de navigation est pourtant loin de correspondre aux quartiers des affaires maritimes, souvent à cheval sur deux bassins ou ne couvrant qu'une partie d'un bassin ; la plupart des quartiers bretons connaissant une situation plus ou moins analogue.

Ce désir de territoires de gestion épousant des territoires de pratiques n'est pas le cheval de bataille de quelques chercheurs. Depuis plusieurs années déjà, des collectivités locales, essentiellement bretonnes, ont ouvertement mené ou financé des actions en privilégiant une approche par bassin de navigation. Certes, les géographes ayant travaillé sur les bassins de navigation l'ont tous fait sur des terrains bretons. Toutefois, sans vouloir atténuer leur influence éventuelle, il semble que l'inadéquation du découpage administratif, tout particulièrement en Bretagne pour des raisons déjà évoquées (multiplicité et petitesse des ports et mouillages notamment), est bien à l'origine des politiques bretonnes en la matière.

4. Politiques de bassin de navigation en Bretagne : entre prise en compte des espaces de pratiques et inamovibilité des territoires administratifs en vigueur

4.1. L'Action pionnière de la Région dans la prise en compte des bassins de navigation

Depuis 2000, date de la première mission d'envergure conduite par l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) et financée par la région, les bassins de navigation sont non seulement reconnus mais également pris en compte en tant que territoires de référence.

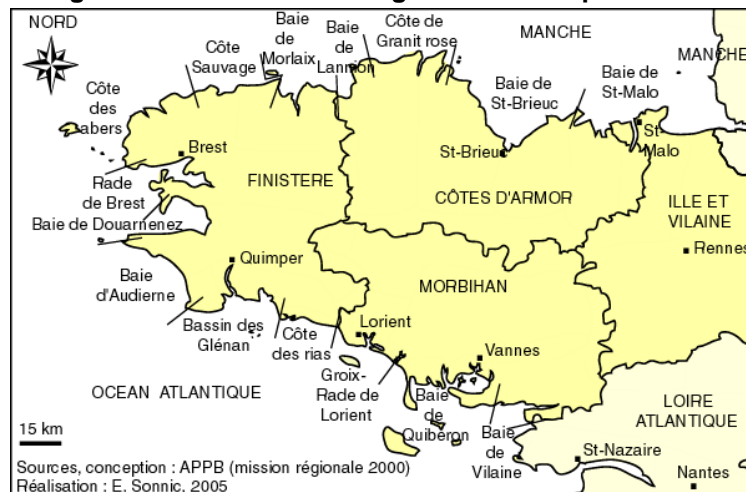
4.1.1. Les critères officiels adoptés pour la détermination des bassins de navigation

Selon l'APPB, une approche par bassin de navigation traduit la volonté de correspondre le mieux possible aux *réalités géographiques et pratiques de l'activité de notre littoral*. (...) *15 bassins de navigation ont été déterminés à partir de pratiques plaisancières homogènes, d'obstacles à la navigation (...). Il s'agit de « micro-bassins », la distance maximum d'un point à un autre du bassin étant d'environ 15 milles marins*. Les rapports de l'APPB ne s'étendent malheureusement pas plus sur la justification de ces critères et des questions restent en suspens. Quelles sont ces réalités géographiques et pratiques ? Quelles sont ces pratiques plaisancières homogènes ? Comment les obstacles géographiques ont-ils été déterminés ? etc. Le découpage régional en bassins de navigation a abouti à des cartographies qui, à défaut de préciser la démarche adoptée, en présentent le résultat.

4.1.2. Les bassins de navigation retenus : des insuffisances persistantes

L'APPB fonctionnant grâce aux subventions du Conseil régional et des Conseils généraux des Côtes d'Armor, du Finistère et du Morbihan, les quinze bassins retenus ne concernent que les quatre départements de Bretagne administrative (fig. 8). D'emblée, se pose le problème de la baie de Vilaine qui, en terme de pratiques plaisancières intègre les ports du nord de la Loire Atlantique. Au nord-est, ignorer le département de la Manche pose moins problème puisque l'important linéaire de côte sans escale de la baie du Mont-St-Michel est assurément une limite de bassin. Si l'on s'attendait à un découpage s'inscrivant strictement à l'intérieur des limites administratives régionales, cette carte interpelle pour d'autres raisons.

Fig. 8 : Les bassins de navigation retenus par l'APPB



- La non correspondance aux « 15 milles nautiques »

Quinze milles est selon l'APPB *la distance maximum d'un point à un autre du bassin*. Pourtant, plusieurs bassins sont assurément plus vastes. Le fait d'intégrer la moindre portion de linéaire côtier à un bassin explique probablement les dimensions de certains. Or des secteurs littoraux peu propices à la navigation et au stationnement des bateaux, ne sont pas des espaces de pratiques de la plaisance : baie du Mont St-Michel, baie d'Audierne, façade ouest de la presqu'île de Quiberon, etc. Par définition, il n'appartiennent à aucun bassin.

- L'absence de limite ou de marge au large

Chaque bassin retenu par l'APPB s'est vu attribuer une portion de côte. En revanche aucune marge ou limite au large n'a été ne serait-ce qu'esquissée. Les plaisanciers sont pourtant rares au-delà de certaines îles. De plus, les bateaux de cinquième catégorie, largement majoritaires, sont interdits de navigation à plus de cinq milles d'un abri. Ce découpage résume donc les bassins à des considérations davantage littorales que maritimes.

- Des limites infra-régionales souvent calquées sur les frontières départementales

Deux des trois limites interdépartementales de Bretagne administrative correspondent à des limites de bassins selon l'APPB. Le fait qu'un bassin, en l'occurrence la baie de St-Malo, soit à cheval sur deux départements prouverait, a priori, que cette correspondance relève de l'heureuse coïncidence. Mais on en doute quand on sait que le Conseil général d'Ille et Vilaine n'a pas participé aux financements des différentes missions régionales, au contraire des autres Conseils généraux et du Conseil régional. En fait, cette « réciprocité » entre limites de bassins et limites inter-départementales répond à la volonté de départements, désireux de gérer des bassins 100 % costarmoricains, finistériens ou morbihannais.

- Des bassins de navigation chevauchants : une réalité ignorée

Contrairement à ce que prône le découpage régional en bassins de navigation certains objectifs de sortie en mer, notamment insulaires, sont communs à deux bassins au regard des ports de départ des plaisanciers. Pour reprendre une terminologie employée par certains auteurs, beaucoup de bassins de navigation sont chevauchants (Tonini et Trouillet).

4.1.3. Une prise en compte insuffisante des territoires de pratiques

Déterminer des bassins de navigation aurait mérité davantage de souplesse : s'affranchir des frontières départementales, parler de marges et non de limites, tenir compte de leur caractère parfois chevauchant. A l'inverse, il faut admettre que des zones littorales, peu ou pas fréquentées, car vides d'escale ou d'accès difficile, ne dépendent d'aucun bassin.

4.2. L'approche par bassin du schéma directeur de la plaisance costarmoricaine

Dans le cadre du schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor, une approche par bassins de navigation a également été privilégiée par deux organismes missionnés par le Conseil général : *Côtes d'Armor Développement* (CAD), une agence départementale oeuvrant pour le développement économique et territorial des Côtes d'Armor, et *Act-Ouest*, un cabinet spécialisé dans le nautisme et la plaisance (désormais rattaché à Créocéan).

4.2.1. Les bassins de navigation retenus par Côtes d'Armor Développement

En 2003, CAD a recensé les acteurs de la plaisance costarmoricaine (ports, administrations, associations, entreprises). Il s'agissait de mesurer le poids économique de ce secteur (emplois, chiffre d'affaires). Les résultats obtenus furent présentés par bassins de navigation, bassins qui se sont révélés être ceux déjà retenus par l'APPB en 2000, exception faite de celui de la baie de St-Malo (fig. 9). Par souci de connotation costarmoricaine, celui-ci avait été rebaptisé « vallée de la Rance - côte d'Emeraude » et seule la partie costarmoricaine fut conservée. Là encore, l'espace de pratiques a été victime de l'organisation administrative.

Si l'APPB, financée par la Région, opta logiquement pour un bassin inter-départemental, le Conseil général costarmoricain opéra donc différemment pour son schéma nautique. Et, à sa demande, seule la plaisance costarmoricaine fut abordée. Certes, sans s'étendre, le rapport réalisé à l'occasion spécifiait que ce bassin dépendait bien d'un ensemble homogène plus vaste à cheval sur deux départements, rappelant ainsi que les principaux ports et la majorité des entreprises de ce secteur étaient en Ille et Vilaine. Une vaste partie du bassin la baie de St-Malo fut donc ignorée, avec pour conséquence l'enclave absurde du secteur de Dinard (fig. 9) qui isole du reste du département plusieurs ports et mouillages costarmoricains situés dans l'estuaire de la Rance. Le département, toutefois conscient du manque de cohérence de ses bassins, précise dans le cahier des charges du Schéma directeur qu'il y aura lieu d'examiner la cohérence des prévisions d'investissement et d'aménagement de plaisance dans les différents ports du littoral costarmoricain, en intégrant également ceux situés à proximité immédiate (ports de l'Ille et Vilaine et du Finistère nord).

Fig. 9 : Les bassins retenus par Côtes d'Armor Développement

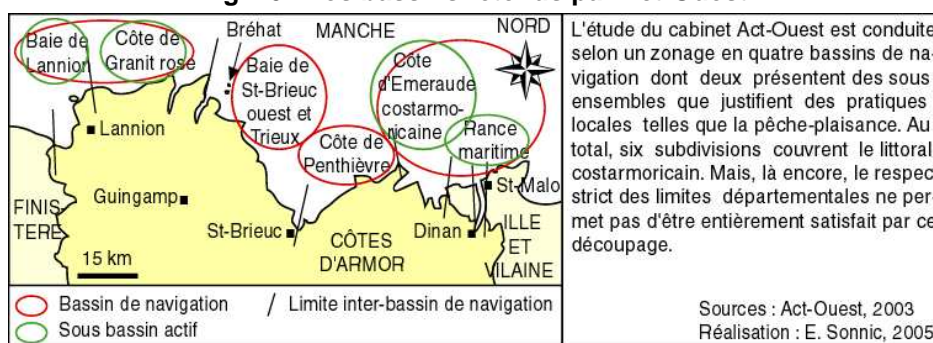


4.2.2. Les bassins de navigation par Act-Ouest : le résultat d'une approche plus fine

Comme CAD, Act-Ouest a néanmoins également rappelé que le bassin Rance maritime - côte d'Emeraude dépendait de l'ensemble plus vaste qu'est la baie de St-Malo. Les limites départementales ont toutefois là aussi dû être scrupuleusement respectées.

Les bassins définis par Act-Ouest découlent d'une approche plus fine que celles effectuées jusqu'ici. Ainsi, des sous-bassins reflétant certaines particularités (aire naturelle d'hivernage par exemple) ou des pratiques locales dominantes ont été précisés (fig. 10). Le bassin Rance maritime - côte d'Emeraude distingue d'un côté, l'abri exceptionnel de la Rance maritime, de l'autre la Côte d'Emeraude costarmoricaine. Quant à la baie de St-Brieuc, elle couvre deux bassins de navigation distincts. Afin de coller aux réalités plaisancières et bien que ce ne soit pas mis en évidence sur la figure 10, Act-Ouest intègre l'estuaire du Trieux et l'archipel de Bréhat, non seulement à la baie de Saint-Brieuc, mais aussi à la côte de granit rose, soutenant ainsi qu'un objectif de croisière peut être commun à deux bassins.

Fig. 10 : Les bassins retenus par Act-Ouest



4.3. La prise en compte des bassins de navigation par les collectivités territoriales : réel souci d'efficacité ou faux alibi ?

4.3.1. Un consensus institutionnel en faveur de bassins de navigation pourtant faussés, victimes de territoires administratifs préexistants

En Bretagne, les collectivités locales en charge de la plaisance reconnaissent désormais le bassin de navigation comme un cadre de projet et d'action. Nous l'avons vu, certaines ont d'ailleurs ouvertement opté pour des diagnostics à cette échelle. Pourtant, force est de constater que les bassins retenus ne correspondent pas toujours, loin s'en faut, aux espaces de pratiques dont ils se

réclament. Bien que l'inamovible découpage administratif ne soit pour ainsi dire jamais évoqué dans les différents rapports consultés, on le devine toujours en filigrane (région, départements, affaires maritimes). Le fait que commandes et financements émanent de collectivités ne correspondant pas aux espaces de pratiques (pays, bassin de vie, bassin de navigation) ne facilite pas un accompagnement cohérent de la plaisance.

4.3.2. Bilan des collectivités locales bretonnes : une base de données précieuse dans l'optique d'un zonage conforme à de véritables espaces de pratiques de la plaisance

Abstraction faite du choix des bassins de navigation, les diagnostics des collectivités sont très précis. Ils recensent les équipements et services des ports, leur mode de gestion, leur fonctionnement et leur activité (chiffre d'affaires, emploi, escale...). Leurs capacités d'accueil, leurs besoins et problèmes sont désormais connus : envasement, problèmes structurels, manque d'espace, pression de la demande... Des données relatives aux flottilles de navires sont également disponibles par bassin (taille des bateaux). Au prix de quelques réajustements, chacun d'eux est susceptible de correspondre à un réel espace de pratiques.

Conclusion : préconisations pour une véritable prise en compte des territoires de pratiques

Le zonage par bassin proposé à travers la figure 4 est calqué sur les territoires de pratiques dominants. On conviendra que plusieurs de ces bassins relèvent encore de l'hypothèse car seuls deux ont fait l'objet d'une enquête terrain approfondie (baie de St-Brieuc et golfe du Morbihan - baie de Quiberon). Par ailleurs, nous sommes invités à la prudence puisqu'un bassin n'est figé ni dans l'espace, ni dans le temps. Avec la généralisation du GPS, l'essor du motonautisme et les progrès en terme de sécurité, les navires sont de plus en plus sûrs et rapides. Aussi les bassins de navigation se sont-ils étendus depuis les années 1960. Néanmoins, la proposition de subdivision née de cette étude est certainement préférable à celles aujourd'hui retenues par les collectivités locales, et toute la difficulté est de parvenir à s'affranchir de limites administratives apparemment inamovibles.

Le littoral de la Bretagne administrative étant totalement couvert par les EPCI et les pays maritimes, peut-être la solution viendra t-elle de la coopération territoriale entre ces territoires de solidarité, même si les pays souffrent d'un manque de gouvernance selon un rapport du CESR. Certes, à l'instar des autres territoires littoraux, ces espaces-projets que sont les pays ne correspondent pas toujours aux bassins de navigation. Toutefois, pour appréhender la plaisance, les dimensions et la « plasticité » des pays, pour reprendre un terme employé par la DIACT (ex DATAR), constituent probablement une solution préférable à la rigidité territoriale des affaires maritimes. L'échelon régional pourrait pour sa part garantir une gestion satisfaisante des bassins de navigation en encourageant les partenariats inter-pays ou inter EPCI lorsque la situation l'exige, tout en ayant en charge la plaisance d'intérêt régional : celle du passage qu'il convient de gérer à l'échelle des bassins de croisière, de préférence en collaboration avec les régions voisines. La région est également à même d'assurer l'articulation entre les différentes échelles de la plaisance (bassins de navigation, bassins de croisières) et de parvenir à un juste équilibre entre la plaisance locale (celle des mouillages, destinée à des plaisanciers locaux), celle d'intérêt régional relative à l'escale et ses retombées, et la plaisance d'intérêt national ou international synonyme d'évènementiel de grande envergure, de médiatisation et indissociable de certains grands ports.

Références bibliographiques

- ACT-OUEST, Conseil Général des Côtes d'Armor, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance*, Saint-Malo.
- APPB, BROQUET-LETELLIER V., 2001, *La plaisance en Bretagne. Ports et mouillages (et annexes)*, Larmor-Plage.
- BERNARD N., 2005, *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR.
- BERNARD N., 2000, *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral*, Paris, L'Harmattan.
- Conseil Général du Morbihan, Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan, 1998, *Guide du nautisme en Morbihan*, Vannes.
- CAD (Côtes d'Armor Développement), SONNIC E., 2003, *Annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor*, Plérin.
- EVEN A., JOURDEN G., 2005, *La coopération territoriale : un outil de développement pour la Bretagne*.
- FRÉMONT., 1999 (2^e édition), *La région, espace vécu*, Paris, Flammarion.
- GUMUCHIAN H., 1983, *La neige dans les Alpes françaises du nord*, Grenoble, Les Cahiers de l'Alpe.
- KNAFOU R., 1978, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Thèse de doctorat d'Etat, Paris, Masson.
- LACOSTE Y., 1999, *Littoral, frontières marines*, Paris, La Découverte.
- LAGEISTE J., 1995, "Le nautisme en Bretagne", *Norois*, Poitiers, t. 42, n° 166, p. 443-452.
- LEBAHY Y., 1994, Un littoral à protéger, in P.-Y. Le Rhun (dir.), *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Morlaix, Skol vreizh, p. 172-183.
- Nautisme en Finistère, 2003, *Entreprises et industries nautiques en Finistère*, Quimper.
- RETIÈRE D., 2003, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, Thèse de doctorat, Brest, UBO.
- RIEUCAU J., 2000, "La Grande-Motte, une ville station touristique", *Norois*, Poitiers, t. 47, n° 187, p. 341-352.
- ROUX M., 1997, *L'imaginaire marin des Français*, Paris, L'Harmattan.
- SONNIC Ewan, 2005, *La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne. Entre dualité et nécessité de fusion pour une évolution progressiste de l'activité*, Thèse de doctorat, Rennes, UHB.
- TONINI B., TROUILLET B., 2005, "Les bassins de navigation : éléments d'une typologie. Etude sur la façade atlantique à partir de la réglementation", in BERNARD N. (eds.), *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, p. 29-48.
- VIGARIÉ A., 1979, *Port de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette.